



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 21946

Texte de la question

M. David Habib souhaite attirer l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur le naufrage du pétrolier le Prestige et ses conséquences sur le littoral atlantique. La région Aquitaine est, en France, la première victime de cette catastrophe. Les élus, les populations, les associations ont, à juste titre, fait part de leur colère face à un désastre écologique qui aurait pu être évité. Aussi il lui demande de mettre sans délai en application les mesures décidées suite à la catastrophe de l'Erika, ainsi que de mettre en place des mesures plus contraignantes encore pour réglementer le transport de pétrole et interdire les dégazages en mer.

Texte de la réponse

La ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative aux mesures visant à améliorer la sécurité maritime suite aux catastrophes de l'Erika et du Prestige. La récente catastrophe du Prestige au large des côtes espagnoles a rappelé à la France mais aussi à ses partenaires européens que les mesures en vigueur en matière de sécurité maritime restent insuffisantes malgré la mise en place des paquets « Erika 1 » et « Erika 2 » ces dernières années. Devant ce constat, la France a rapidement décidé, conjointement avec l'Espagne, d'exclure de sa zone économique exclusive, dès maintenant, les navires présentant un danger pour l'environnement marin. En outre, elle a proposé à ses partenaires communautaires de prendre des mesures efficaces permettant de mieux lutter contre le risque de pollution maritime par le fioul. C'est pourquoi l'Union européenne a récemment décidé que les pétroliers à simple coque transportant des hydrocarbures lourds ne seraient plus acceptés dans les ports communautaires, que les contrôles par l'État du port seraient renforcés très rapidement, et s'est félicitée de la récente création de l'Agence européenne de sécurité maritime. En outre, les États membres de l'Union européenne préparent une procédure refuge permettant d'accueillir les navires en détresse. Par ailleurs, l'Union européenne a reconnu la nécessité de réexaminer certaines règles du droit international de la mer dès lors qu'elles conduisent à l'irresponsabilité, et a reformulé son soutien à l'augmentation du plafond du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), à hauteur de 1 milliard d'euros. Cette augmentation a été décidée à l'occasion de la conférence diplomatique qui s'est tenue à Londres du 12 au 16 mai 2003. En outre, en matière de responsabilité civile, la Commission européenne a présenté au FIPOL, en février 2003, des propositions de modification des règles de responsabilité actuellement en vigueur. La France a aussi présenté des propositions allant dans le même sens au groupe de travail du FIPOL. Dans les deux cas, le but recherché consiste à relever le plafond de responsabilité des armateurs et à supprimer l'attribution exclusive de responsabilité à ces derniers. A ce stade, ces propositions font l'objet de réflexions de la part des États membres du FIPOL. Dans le domaine pénal, des travaux sont en cours au niveau de l'Union européenne pour permettre de mieux réprimer les auteurs de pollutions marines. D'autre part, la lutte contre les rejets illicites d'hydrocarbures en mer, qu'il s'agisse de rejets d'eaux de cale ou de ballasts sales, figure parmi les priorités du Gouvernement. En matière de sanctions pénales, la loi n° 2001-380 du 3 mai 2001, modifiant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, dissuade fortement les auteurs de rejets délibérés en renforçant et en diversifiant les sanctions répressives dont ils sont passibles. A cela, il faut ajouter le dispositif

adopté dans le cadre de la loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, prévoyant le déballastage des navires avant leur sortie du port sous peine de sanctions. La directive européenne 2000/59/CE relative au traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires est par ailleurs en cours de transposition par le secrétariat d'État aux transports et à la mer, qui veille également à ce que les ports de commerce français soient équipés d'installations de réception convenables. Un projet de texte devrait notamment être prochainement présenté sur les sanctions applicables aux contrevenants. Le principe applicable consiste pour tous les navires à déposer obligatoirement leurs déchets et résidus dans leur port d'escale sauf s'ils font la preuve qu'ils ont passé un contrat avec un autre port pour leur traitement et qu'ils disposent d'une capacité de stockage résiduelle suffisante jusqu'à leur prochaine escale. En matière de récupération des coûts, l'État n'a pas souhaité instaurer de taxe. L'option retenue consiste à établir un système de redevance (contre service rendu) pour la prestation de collecte et de traitement des déchets et résidus des navires. Dans cet esprit, les dispositions pénales envisagées permettront à l'État d'infliger des amendes aux contrevenants qui refuseraient de déposer leurs déchets. Par ailleurs, les travaux engagés par le Gouvernement ont permis d'améliorer tant la poursuite des contrevenants que l'exécution effective des sanctions. Ainsi, l'instruction du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution de la mer par les navires permettra-t-elle de faciliter le constat des infractions. La création des tribunaux maritimes spécialisés à Brest, Le Havre et Marseille et l'extension de leur zone de compétence qui a été introduite par la loi du 15 avril 2003 portant création d'une zone de protection écologique en Méditerranée devraient favoriser l'aboutissement des procédures judiciaires engagées contre les navires pollueurs. Enfin, sur le plan opérationnel, le comité interministériel de la mer du 29 avril 2003 a décidé que serait étudié, en coopération avec l'Union européenne, le moyen de renforcer le système de surveillance et de détection des pollutions marines par hydrocarbures. La France a été trop souvent victime de marées noires et le Gouvernement sera particulièrement attentif à la suite qui sera donnée à ces décisions, notamment à l'échelon international, et mettra tout en oeuvre, en ce qui le concerne, pour que toutes ces mesures puissent être effectives.

Données clés

Auteur : [M. David Habib](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21946

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 juillet 2003, page 5513

Réponse publiée le : 1er décembre 2003, page 9198